

Cool Tour Reise

Reisen ja, aber wie ? Auf die sportliche, auf die gediegene oder auf die coole Tour ? Welcher Tourschatten darf's denn sein ?

Ausschlafen, bummeln, lässig in den Tag reinhängen, so genießen die einen Ihren Urlaub. Andere brauchen auch, oder gerade im Urlaub Action und wollen's immer eher sportlich angehen. Das alles interessiert den Nobel-Reisenden nicht die Bohne. Er will's vor allem gediegen, edel und teuer haben, alles nur vom Feinsten - Man gönnt sich ja sonst nichts ! Auch beim Tourenbike entscheidet sich schon beim Kauf, zu welcher Gruppe man sich am ehesten zählt. Wobei durchaus jeder von allem ein bißchen kann, und mancher auch ein bißchen mehr.

Die BMW R 1150 RT zum Beispiel vertritt ja von jeher die Devise, man muss alles, was gut und teuer ist, an Bord haben. Telelever, pflegeleichter Kardan, ABS, elektrisch verstellbare Scheibe, höhenverstellbare Sitzbank, serienmäßiges Gepäcksystem - alles da. Das alles lässt sich die RT zwar auch ordentlich bezahlen, doch für rund 14200 Steine bekommt man guten Komfort, ordentlichen Windschutz und reichlich Stauraum geboten. Die beste Sozia von allen sitzt zudem auf der BMW am besten. Gespart wurde nur an der Motorleistung. Mit ihren 95 PS reißt die R 1150 jedenfalls keine Bäume aus, wenn 281 Kilo plus Beladung zu bewegen sind. Im Vergleich zu Honda und Yamaha wirkt die Bayerin stets bemüht und angestrengt, kann aber bei flottem Tempo dennoch kaum mithalten. Auch wenn man im (traditionell) etwas rustikalen Getriebe rührt, häufig zurückschaltet und die Gänge ausdreht. Bei rund 7500 U/min ist Schluss mit lustig, denn besonders drehfreudig ist der Boxermotor ebenfalls nicht. Zudem sind seine Vibrationen nicht jedermanns Sache. Dabei hätte die BMW in punkto Fahrwerk durchaus Talent zu sportlicher Betätigung. Sie bietet die größte Schräglagenfreiheit, ist super ausbalanciert mit dementsprechend agilem Handling, und die fast schon legendäre Telelever-Vorderradführung bügelt nahezu alle Unebenheiten ohne weiteres glatt. Aber die RT sieht ihre Bestimmung ganz woanders.

Zum einen als Lastesel, der mächtig was wegschleppt, damit man sich in keiner Weise beim Gepäck beschränken muß. Zum anderen als sicherer Reisedampfer, wobei die Sicherheit gewährleistet werden soll durch jederzeit stabilen Geradeauslauf und eine Integralbremse mit serienmäßigem ABS. Genau dieses System aber erweist sich als gewöhnungsbedürftig. Durch den Bremskraftverstärker baut die Bremse schon bei geringer Handkraft, dafür mit leichter Verzögerung, Bremsdruck auf, um dann unerwartet stark zuzupacken. Zudem regelt das ABS allzu früh runter, wenn das Vorderrad auf welliger Bahn mal leicht wird, die Bremse macht kurz auf, um dann wieder nachzuregeln. Ein Sicherheitsplus ist die Anlage dennoch, vor allem auf nassem oder schmierigem Belag.

Auf solchem Untergrund ist der Pilot mit der **Yamaha FJR 1300** auf sich alleine gestellt. Er entscheidet selbst, ob und wann's blockiert. ABS hält die FJR für Firlefanz, ein guter Fahrer plus eine gute Bremse - das ist die ehrliche Kombination. Satte Wirkung, ehrlicher Druckpunkt - die Yamaha weiß, wie's geht. Ihre eigentliche Devise lautet denn auch: Voran gehen muß das, weshalb sie auch über den stärksten Motor verfügt, der alle anderen in Sachen Fahrleistungen in Grund und Boden fährt. Ein Bulle von einem Vierzylinder, der, anders als die BMW mit ihren ausgeprägten Lastwechseln, zwar auch seinen Kardanantrieb nicht verleugnet, aber doch sanfter und ruckfreier zu Werke geht. Mit sensibler Telegabel und einer insgesamt straffen, aber jederzeit komfortablen Abstimmung bietet die FJR den sportlichsten und stabilsten Kompromiss beim Kurvenwetzen und auf üblen Nebenstraßen - frei nach dem Motto: "Straßenbelag? Geht mich nichts an."

Tolle Lenkpräzision und Spurtreue überzeugen. In der Handlichkeit mit der BMW gleichauf, muß sich die Yammi lediglich ein leichtes Rühren bei Höchstgeschwindigkeit mit Beladung ankreiden lassen und sollte doch etwas mehr Schräglagenfreiheit bieten. Die Scheibe läßt sich von Topspeed-flach bis Windschutz Marke Scheunentor einstellen, alles per linkem Daumen, versteht sich. Komfort und Luxus werden aber insgesamt kleiner geschrieben, Koffer gibt es nur gegen einen Gepäck-Zuschlag von 672 Euro, Staufächer à la BMW gar nicht.

Die **Honda Pan European** hat beides: Country und Western, also Koffer und Staufächer. Und wer die Honda schon mal nackt, ohne Koffer, gesehen hat, weiß auch warum. Warum die Schlösser allerdings so unglaublich hakig und die Zurrhaken am Gepäckträger so unpraktisch und mickrig ausfallen mußten, das weiß keiner. Wo die Pan doch von jeher ihren Ruf als das souveräne Tourenbike schlechthin zu verteidigen hat. Gemach, gemacht - wenn die Honda erst mal in Fahrt ist, weiß man wieder, warum. Sanft, aber mit Nachdruck und ohne allzu deutliche Lastwechsel schiebt sie an, durch alle Gänge des Getriebes, das jetzt insgesamt etwas kürzer übersetzt ist. Mit dem von ehemals 98 auf nun 126 PS erstarkten V4-Motor (jetzt mit Einspritzung) geht es jederzeit ordentlich voran, trotz des elend hohen Gewichts von 326 Kilo. Davon merkt man allerdings kaum etwas, wenn die Fuhre erstmal rollt. Verblüffend leichtfüßig pfeift die Pan durchs Kurvengeschlängel, läßt sich leicht einlenken und liegt satt. Sie kann zwar nicht mit der FJR mithalten, bietet aber dafür den ultimativen Komfort. Der genial seidig laufende V-Motor stört nie die angenehme Ruhe der dicken Sänfte. Und Fahrtwind - was soll das sein? Die Scheibe läßt sich so hoch fahren, daß sich locker der Kölner Dom dahinter verstecken könnte.

Nachteil der riesigen Verkleidungsfront: Turbulenzen aller Art bringen die Honda leicht ins Pendeln, bei Vollgas rührt's schon so ordentlich im Gebälk, daß sensible Naturen den Hahn erschrocken wieder zudrehen. Cooles Touren findet aber auch nicht bei 225, sondern bei 130 bis 150 Sachen statt. Notfalls ist da ja auch noch die CBS-Integralbremse mit ABS, die das Dickschiff souverän zum Stehen bringt. Wobei das Hondas-ABS den besseren, weil berechenbaren Eindruck hinterläßt, als das der BMW. Und Bremskultur gehört schließlich zu jeder gelungenen Tour. Egal, wie sportlich oder gediegen

Mopped-Urteil

Die handliche BMW überzeugt mit gediegener Ausstattung, die Lastwechselreaktionen sind nervig, der Motor etwas schwächlich.

Die bequeme Honda bietet optimalen Windschutz, der seidige V4 schiebt satt an.

Die Pan ist zwar erstaunlich agil, aber bei Vollgas wenig stabil, und hakende Schösser müssen nicht sein.

Die Yamaha taugt mit bulligem Motor, handlich präzisiertem Fahrwerk und tollem Sitzkomfort zum Reisen und Rasen. ABS vermisst man nicht, Staufächer schon.